

# Analyse | kraka

10. april 2015

## Hvordan skal vi egentlig sammensætte prisen på at benytte de forskellige former for infrastruktur, så vi får den størst mulige samfundsøkonomiske gevinst?

*Af Jens Hauch og Nicolai Kaarsen*

Det er gratis at køre på veje i Danmark, men det er dyrt at køre ad nogle broer og benytte færger. Dette afspejler politiske kompromiser over en lang årrække. Fx var det en del af beslutningen om Storebæltsbroen, at den skulle finansieres med brugerbetaling.

Men hvordan skal vi egentlig sammensætte prisen på at benytte de forskellige former for infrastruktur, så vi får den størst mulige samfundsøkonomiske gevinst? Princippet er simpelt.

**Prisen for at benytte** infrastrukturen bør følge den samfundsøkonomiske omkostning ved, at den enkelte bruger den. Den drejer sig om fx trængsel, ulykker, støj, miljøeffekter samt slid og andre omkostninger, der er direkte forbundet med benyttelsen af infrastrukturen. Men omkostningen ved at bygge en bro bliver hverken større eller mindre af, at den bruges. Derfor bør anlægsudgiften ikke betales af bilisterne, men finansieres via de offentlige budgetter.

Derfor anbefaler Kraka, at en passage af Storebæltsbroen bør koste fem kroner. Det er den samfundsøkonomiske omkostning ved, at en bil kører ad broen, hvis der ikke er trængsel.

**Når en vej benyttes**, bør der også betales de samfundsøkonomiske omkostninger ved brugen. Omkostningen er størst i byer, hvor miljøeffekterne kan være mere skadelige, og hvor trængsel er størst. Så det bør betalingen også være. Derfor har Kraka anbefalet, at et system med differentieret roadpricing må være et trafikpolitisk pejlemærke. Skulle der med tiden også opstå trængsel på Storebæltsbroen, bør taksten afspejle dette og være højere end fem kr.

### **Kontakt**

Jens Hauch

Tlf. 30233127

E-Mail: [lot@kraka.org](mailto:lot@kraka.org)

Men en tur med en færge udgør en betydelig samfundsøkonomisk omkostning: Færgen bruger fx brændstof, den slides og personalet skal have løn. Da færgekapaciteten er begrænset betyder en ekstra passager en ekstra omkostning. Denne omkostning bør efter det grundlæggende princip bæres af brugeren.

Men hvad så med færgerne til småøerne? I 2013 opfordrede Folketinget regeringen til at nedsætte en arbejdsgruppe, der skulle undersøge omkostningerne ved at opnå billigere og bedre transport til de små øer. Samtlige partier stemte for. Udgangspunktet for arbejdsgruppen er det såkaldte landevejsprincip: Ifølge dette princip skal en færgebillet koste det samme som at køre i bil på en landevejsstrækning af samme længde. Det vil betyde en kraftig reduktion i prisen på en færgebillet.

**Der er mobilitetsgevinster** ved transport: Hvis transport er billigere, vil arbejdstagere fx være villige til at pendle længere for et bedre betalt job. Derfor kan der være gode argumenter for transportfradraget. Det gælder naturligvis også for øboer. Men det er svært at argumentere for, at mobilitetsgevinsterne er større ved en færgetur end ved en biltur. Der er altså ikke et godt argument for at tilgodese ø-pendlere mere end andre pendlere ud fra et mobilitetshensyn.

Der kan være et politisk ønske om, at der bor mennesker i yderområder, herunder på de mindre øer. Det kan fx være hensynet til kulturarven. Bindingsværkhuse og stokrosehegn i Marstal og Læsøs tangtage har værdi for det danske samfund, og det er trist, hvis det går til grunde. Hvis vi vil bevare dem, kan det være nødvendigt at støtte dem. Men det sker mest effektivt gennem direkte kulturarvsstøtte ikke indirekte gennem støtte til færgerne.

**Det kan også være**, at man slet og ret ønsker, at der er levende samfund på øerne, selvom det i et snævert samfundsøkonomisk regnestykke vil opgøres som en omkostning.

Et sådant politisk ønske kan retfærdiggøre særlig støtte til disse lokalsamfund. Men igen er det næppe hensigtsmæssigt fra centralt hold at målrette støtten til netop færgefarten. De levende lokalsamfund bevares måske mere effektivt ved fx lavere skat eller øgede overførsler målrettet øboer.

Det er således næppe stærke argumenter for at overgå til landevejsprincippet for færgefart. Og hvis man politisk ønsker at gøre noget særligt for lokalsamfundene på de mindre øer, bør støtten ikke øremærkes til færgefart.